

F.ACT.O.R.

FOLLOW-UP ACTION ON OCCURRENCE REPORT

FACTOR n.:	3/2009	issue date (data di emissione)	9/02/2026	Rev.	1
Operation type (tipo di volo) ☒ commercial air transport (trasporto aereo commerciale) ☐ general aviation (aviazione generale) ☐ aerial work (lavoro aereo) ☐ HEMS (altro)					
a/c category (categoria aeromobile) ☒ Fixed wing (ala fissa) ☐ Balloon (mongolfiera) ☐ Glider (alante) ☐ Helicopter (ala rotante) ☐ Dirigible (dirigibile) ☐					
1st a/c involved (1° a/m coinvolto)		manufacturer (costruttore)		type (modello)	
		Boeing		767-432-ER	
		Registration Mark (marche)		N834MH	
2nd a/c involved (2° a/m coinvolto)		manufacturer (costruttore)		type (modello)	
		//		//	
		Registration Mark (marche)		//	
Occurrence Location: (luogo incidente)				Occurrence date: (data dell'evento)	
Aeroporto "Leonardo da Vinci" Fiumicino				7 luglio 2007	

Technical Investigation Report * issued by: (Rapporto di Investigazione emesso da)	☒	n. (if applicable – se applicabile)
Title: (titolo del Rapporto)		
Ref. no.: (n. di protocollo)		Incoming Date: (data del protocollo)
1755/OP/1.14/09		10/04/2009

Event description (copied from *):
(descrizione dell'evento – tratto da *)

In fase di decollo l'aeromobile ha subito un bird strike nel corso del quale è avvenuta l'ingestione di giovani gabbiani reali in entrambi i motori per un totale di circa 30 unità.



FOLLOW-UP ACTION

Safety Recommendation no.:

(Raccomandazione di Sicurezza n.)

ANSV-12/454- 07/11/08: adottare più stringenti iniziative finalizzate al rispetto di tutte le idonee azioni preventive tese a rendere l'aeroporto un habitat inospitale per l'avifauna. Nello specifico, si evidenzia la necessità di intervenire tempestivamente affinché vengano rimosse o opportunamente contrastate tutte le circostanze che favoriscano la formazione di ristagni d'acqua e la formazione di laghetti d'acqua dolce all'interno e nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale, con particolare riferimento alle azioni manutentive dei canali di drenaggio, di livellamento delle aree depresse e di rimozione dei cumuli di terra da riporto scaturiti da lavori. In particolare, laddove la formazione dei suddetti ristagni d'acqua non possa essere preventivamente contrastata, si suggerisce di valutare la possibilità di introdurre forme di copertura con reti o con palle di plastica, che esercitino un'azione dissuasiva nei confronti dell'avifauna non rendendo di fatto accessibili tali fonti idriche.

ANSV-13/454- 07/21/08: in considerazione dell'elevata intensità del traffico aereo e della conseguente rilevanza che il fenomeno del bird strike assume su un aeroporto come quello di Roma Fiumicino, si raccomanda, in conformità con quanto suggerito dalla circolare ENAC APT- 01A, paragrafo 6, di modificare l'esistente servizio di controllo e allontanamento volatili (Bird Control Unit – BCU) seguendo l'esempio riportato nella circolare in questione o secondo più specifiche caratteristiche aeroportuali, al quale assegnare compiti esclusivi di controllo e di allontanamento volatili.

ANSV-14/454- 07/31/08: sensibilizzare gli equipaggi delle imprese di trasporto aereo operanti sull'aeroporto di Roma Fiumicino e più in generale su aeroporti dove maggiore sia il rischio di bird strike a dare costante e tempestiva comunicazione alla Torre di controllo sulla presenza di avifauna eventualmente riscontrata nel corso delle operazioni a terra.

ANSV-15/454- 07/41/08: onde rendere esecutivo il principio riportato nella motivazione ("ogni politica di contrasto del fenomeno in questione dovrebbe sempre partire dalla effettuazione di una preventiva ed accurata valutazione del rischio registrato per lo specifico aeroporto ") e poter attivare in maniera più congruente e puntuale una valutazione effettiva del rischio (indispensabile per mettere in atto una corretta gestione delle misure di contrasto e poterne monitorare l'efficacia), si raccomanda di transitare dall'attuale stima del numero di impatti per ogni 10.000 movimenti (frequenza di impatto) alla costituzione di una vera e propria matrice di rischio, che consideri non solo la frequenza del fenomeno osservato, ma anche l'entità dei danni prodotti, tenendo anche conto delle specie ornitiche coinvolte. A tal fine, oltre ad un più olistico approccio procedurale, è comunque indispensabile continuare a sviluppare, attraverso l'ulteriore rinforzo dell'opera di sensibilizzazione già in corso, l'attività di reporting dei casi di bird strike, affinché le attuali stime si trasformino in dati effettivi ed affidabili.

ENAC Recommendation Assessment *(posizione dell'ENAC):*

- | | |
|---|--|
| ☒ agreement <i>(in accordo)</i> | ☐ no longer applicable <i>(non più applicabile)</i> |
| ☐ partial agreement <i>(parzialmente in accordo)</i> | ☐ more information required <i>(richieste ulteriori informazioni)</i> |
| ☐ disagreement <i>(in disaccordo)</i> | ☐ not responsible <i>(non responsabilità di ENAC)</i> |
| | ☐ unknown <i>(non definita)</i> |

**ENAC response** *(valutazione dell'ENAC)****ANSV-12/454- 07/1/I/08**

ENAC in data 01.10.2018 ha emesso le Linee Guida "Gestione del rischio wildlife strike nelle vicinanze degli aeroporti" (https://www.enac.gov.it/app/uploads/2024/04/Linee_guida_2018_002_WILDLIFESTRIKE.pdf). Tali linee guida tengono in debito conto quanto suggerito ed identificano i praticabili metodi di mitigazione del rischio di *bird strike* od impatto con altra fauna selvatica in prossimità del sedime aeroportuale. Inoltre, la Circolare APT 01B del 23.12.2011 (https://www.enac.gov.it/app/uploads/2024/04/APT_01B-accessibile-1.pdf), indica chiaramente l'obbligo per i gestori di eliminazione delle fonti attrattive all'interno dei sedimenti aeroportuali, inclusi i ristagni d'acqua, i canali e altre superfici di acque aperte.

ANSV-13/454- 07/2/I/08

La Circolare ENAC APT 01b del 23.12.2011 (https://www.enac.gov.it/app/uploads/2024/04/APT_01B-accessibile-1.pdf) obbliga di fatto i gestori aeroportuali ad istituire e formare opportunamente una squadra BCU al quale è affidato il compito di controllo e allontanamento della fauna selvatica, dotandola di risorse e mezzi proporzionati alle dimensioni dell'aeroporto.

ANSV-14/454- 07/3/I/08

L'ENAC, in data 15.06.2017, ha prodotto e reso pubblico un documento dal titolo "Wildlife Strike: un rischio comune e diverso per ogni aeroporto" (https://www.enac.gov.it/app/uploads/2024/05/Brochure_Wildlife_13_12_2016.pdf) appositamente per i piloti, nel quale si spiega cosa sono i wildlife strike, perché è importante conoscerli e come gestirli, dalla prospettiva dei piloti. Inoltre la Circolare ENAC APT 01b del 23.12.2011 (https://www.enac.gov.it/app/uploads/2024/04/APT_01B-accessibile-1.pdf) obbliga di fatto il personale navigante a segnalare ogni evento di wildlife strike.

ANSV-15/454-07/4/I/08

ENAC nel 2011 ha sviluppato e pubblicato, insieme all'Università di Venezia "Ca' Foscari", un apposito indice per la valutazione del rischio, denominato BRI (Birdstrike Risk Index) che tiene conto di molteplici fattori in termini di probabilità e gravità a seconda della specie di fauna coinvolta e del numero di individui coinvolti, delle presenze della specie in aeroporto, dell'effetto sul volo dell'impatto (<https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0028920>).

Nella Circolare ENAC APT 01b del 23.12.2011 (https://www.enac.gov.it/app/uploads/2024/04/APT_01B-accessibile-1.pdf) tale indice è stato reso obbligatorio come misura standard negli aeroporti italiani per il rischio di wildlife strike, ed è stata stabilita la soglia di accettabilità del rischio. Inoltre il gestore aeroportuale ogni anno, attraverso la "Relazione Annuale Wildlife Strike", deve comunicare, oltre a tutti i dati di impatto, le presenze di fauna selvatica in aeroporto in termini di numero, stagionalità, orario, habitat, comportamento. La Circolare obbliga anche il gestore a calcolare l'indice BRI annuale, e verificare il trend di tale indice per gli ultimi tre anni. Ove il trend risultasse positivo, anche se i valori sono al di sotto della soglia di attenzione, il gestore deve immediatamente porre in essere ulteriori misure di mitigazione del rischio.

Completion Status *(cross the applicable %)**(stato di completamento del follow-up – segnare con una X la % applicabile)*

0 %

25 %

50 %

75 %

~~100 %~~